

## Vehicle seat with seat support

**Patent number:** DE19725365  
**Publication date:** 1998-12-17  
**Inventor:** BAUER HEINZ (DE); BECKER BURCKHARD (DE);  
FROHNHAUS ERNST-REINER (DE); WINGENSIEFEN  
WILHELM (DE)  
**Applicant:** HAMMERSTEIN GMBH C ROB (DE)  
**Classification:**  
- international: **B60N2/04; B60N2/12; B60N2/20; B60N2/02; B60N2/04;  
B60N2/12; (IPC1-7): B60N2/20**  
- european: **B60N2/04B; B60N2/12; B60N2/20**  
**Application number:** DE19971025365 19970616  
**Priority number(s):** DE19971025365 19970616

**Also published as:**

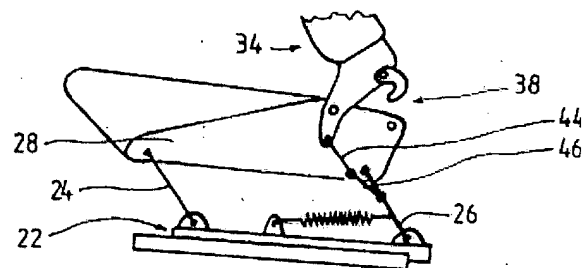


US6030042 (A)  
FR2767097 (A)

Report a data error he

### Abstract of DE19725365

The backrest support (32) has an extension (40) which extends the support over a pivot (36). A compression-proof cable (42), e.g. steel cable engages with the extension on one side and with a rear swinging arm (26) connected to the subframe on the other. The cable is arranged so that with return folding of the back rest the component exerts a tensile force on the swinging arm and the preadjusted seat support (28) hinges back.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 197 25 365 A 1**

⑤1 Int. Cl.<sup>6</sup>:  
**B 60 N 2/20**

②1 Aktenzeichen: 197 25 365.2  
②2 Anmeldetag: 16. 6. 97  
④3 Offenlegungstag: 17. 12. 98

DE 197 25 365 A 1

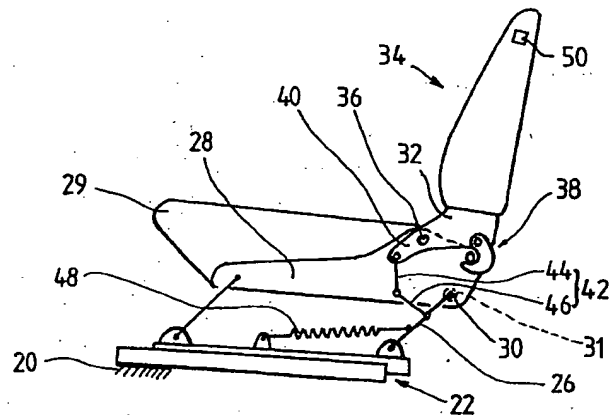
⑦1 Anmelder:  
C. Rob. Hammerstein GmbH & Co. KG, 42699  
Solingen, DE  
  
⑦4 Vertreter:  
Bauer, W., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat., Pat.-Anw., 50968  
Köln

⑦2 Erfinder:  
Bauer, Heinz, 42699 Solingen, DE; Becker,  
Burckhard, 42655 Solingen, DE; Frohnhaus,  
Ernst-Reiner, 42699 Solingen, DE; Wingensiefen,  
Wilhelm, 42929 Wermelskirchen, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤4 Fahrzeugsitz mit vorverlagerbarer Rückenlehne und vorverlagerbarem Sitzträger

⑤7 Die Erfindung bezieht sich auf einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzträger (28), der einerseits über eine Höhenverstellvorrichtung, zu der eine hintere Schwinge (26) gehört, mit einem Untergestell verbunden ist und an dem zum anderen ein Lehnenträger (32) einer Rückenlehne (34) angeordnet ist, der einerseits über ein Gelenk (36) am Sitzträger (28) angelenkt ist und andererseits über eine lösbare Haltevorrichtung (38) normalerweise mit dem Sitzträger (28) verbunden ist, so daß nach Lösen der Haltevorrichtung (38) die Rückenlehne (34) um das Gelenk (36) geschwenkt und so nach vorn verlagert werden kann und gleichzeitig nach Freigabe einer Arretiervorrichtung (31), die vorzugsweise der hinteren Schwinge (26) zugeordnet ist, der Sitzträger (28) nach vorn verlagert werden kann, so daß insgesamt der Raum hinter dem Fahrzeugsitz vergrößert und der Zugang zu diesem Raum erleichtert wird. Der Lehnenträger (32) hat einen Fortsatz (40), der den Lehnenträger (32) über das Gelenk (36) hinaus verlängert und daß ein nicht druckfestes Zugglied (42) einerseits am Fortsatz (40) und andererseits an der hinteren Schwinge (26) angreift und so ausgelegt ist, daß bei Wiederhochklappen der vorverlagerten Rückenlehne (34) das druckfeste Zugglied (42) eine Zugkraft auf die hintere Schwinge (26) ausübt und dadurch auch der vorverlagerte Sitzträger (28) mit zurückgeklappt wird.



DE 197 25 365 A 1

Die Erfindung bezieht sich auf einen Fahrzeugsitz mit einem Sitzträger, der einerseits über eine Höhenverstellvorrichtung, zu der eine hintere Schwinge gehört, mit einem Untergestell verbunden ist und an dem zum anderen ein Lehnenträger einer Rückenlehne angeordnet ist, der einerseits über ein Gelenk am Sitzträger angelenkt ist und andererseits über eine lösbare Haltevorrichtung normalerweise mit dem Sitzträger verbunden ist, so daß nach Lösen der Haltevorrichtung die Rückenlehne um das Gelenk geschwenkt und so nach vorn verlagert werden kann und gleichzeitig nach Freigabe einer Arretiervorrichtung, die der hinteren Schwinge zugeordnet ist, der Sitzträger nach vorn verlagert werden kann, so daß insgesamt der Raum hinter dem Fahrzeugsitz vergrößert und der Zugang zu diesem Raum erleichtert wird.

Ein derartiger Fahrzeugsitz ist beispielsweise aus der DE 28 13 534 A1 vorbekannt. Danach ist der Sitzträger auf jeder Sitzseite über eine vordere Schwinge und eine hintere Schwinge mit einem Untergestell verbunden, das von Längsführungen gebildet wird, die der Längsverstellung dienen und die wiederum mit einer Bodengruppe des Fahrzeugs verbunden sind. Der hinteren Schwinge ist eine Arretierungsvorrichtung zugeordnet, die das obere Gelenk der hinteren Schwinge festzulegen und freizugeben gestattet. Die lösbare Haltevorrichtung ist als eine Klinke ausgeführt, die normalerweise einen Bolzen umgreift, der am Sitzträger festgelegt ist.

Beim Vorverlagern der Rückenlehne wird auch der Sitzträger mit nach vorn genommen. Bei der Rückbewegung der vorverlagerten Rückenlehne wieder nach hinten wird allerdings die entsprechende Bewegung des Sitzträgers nicht unterstützt. Dies ist nachteilig.

Derartige Fahrzeugsitze mit nach vorn verlagerbarem Sitzträger und ebenfalls gleichzeitig nach vorn verlagerbarer Rückenlehne eignen sich insbesondere für Fahrzeuge, bei denen der Zugang zum Raum hinter dem Fahrzeugsitz erleichtert werden soll. Hier kommen insbesondere zweitürige Kraftfahrzeuge in Betracht, bei denen durch die Vordertüre in den Bereich hinter dem Fahrer- oder Beifahrersitz eingestiegen werden muß. Zur Erleichterung des Zugangs zu Fondsitzen erfolgt die beschriebene Vorverlagerung. Bei der Vorverlagerung dient die Rückenlehne als Handhabe, sie bildet einen Hebel mit einem recht langen Hebelarm.

Hier setzt nun die Erfindung ein. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art dahingehend weiterzubilden, daß beim Wiederhochklappen der Rückenlehne aus der vorverlagerten Position in die Normalposition auch der Sitzträger wieder in seine normale Gebrauchsposition zurückverlagert wird, jedenfalls diese Bewegung des Sitzträgers unterstützt wird.

Diese Aufgabe wird ausgehend von dem Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art dadurch gelöst, daß der Lehnenträger einen Fortsatz hat, der den Lehnenträger über das Gelenk hinaus verlängert und daß ein nicht druckfestes Zugglied einerseits am Fortsatz und andererseits an der hinteren Schwinge angreift und so ausgelegt ist, daß bei Wiederhochklappen der vorverlagerten Rückenlehne auch der vorverlagerte Sitzträger mit zurückgeklappt wird.

Bei diesem Fahrzeugsitz wird die Rückführung des Sitzträgers aus der nach vorn verlagerten Position in die normale Gebrauchsposition durch das druckfeste Zugglied erreicht oder zumindest unterstützt. Wenn die Rückenlehne aus der nach vorn verlagerten Position wieder zurückgeklappt wird, strafft sich das Zugglied, das am Fortsatz des Lehnenträgers angeordnet ist und auf die hintere Schwinge einen Zug ausübt, der zum Aufrichten und damit zum Zurückklappen

des Sitzträgers führt.

Über ein relativ einfaches Mittel, nämlich ein nicht druckfestes Zugglied, das beispielsweise als Paar zweier steifer Hebel, die miteinander gelenkverbunden sind, oder aber als ein Seil ausgeführt werden kann, wird eine Bewegungsverbinding beim Rückklappen erzielt. Dadurch wird die Mechanik für ein Zurückführen der nach vorn verlagerten Rückenlehne und des Sitzträgers deutlich vereinfacht.

In einer besonders bevorzugten Ausführung ist der Sitzträger durch elastische Mittel so belastet, daß er nach Freigabe der Arretiervorrichtung sich selbsttätig nach vorn verlagert oder doch zumindest in diese Richtung vorbelastet ist. In einer bevorzugten Ausführung ist eine Schraubenzugfeder vorgesehen, die einerseits an der hinteren Schwinge und andererseits am Untergestell angreift. Sobald die Arretiervorrichtung, die beispielsweise der hinteren Schwinge zugeordnet ist, aber auch der vorderen Schwinge zugeordnet sein kann, freigegeben wird, bewirkt die Verlagerung nach vorn der Rückenlehne zugleich auch – unterstützt von der Zugfeder – die Verlagerung nach vorn des Sitzträgers. Dadurch ist das Verlagern nach vorn beider Teile für einen Benutzer sehr vereinfacht.

Diese deutliche Vereinfachung des Vorgangs des Verlagerns beider Teile nach vorn aufgrund der Feder hat aber den Nachteil, daß die anschließende Rückföhrbewegung in den normalen Zustand des Fahrzeugsitzes erschwert wird, weil gegen die Kraft des elastischen Mittels, also insbesondere der Schraubenzugfeder, gearbeitet werden muß. Hier hilft nun das druckfeste Zugglied. Ein Teil der Rückstellkräfte, die über den groben Hebelarm der Rückenlehne von einem Benutzer in den Fahrzeugsitz eingeleitet werden, wird dazu herangezogen, den Sitzträger nach hinten zurückzubewegen. Insbesondere die Kombination des genannten elastischen Mittels und des druckfesten Zugglieds bewirkt eine deutliche Vereinfachung der praktischen Handhabung des erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes.

In einer weiteren Verbesserung ist im Lehnenträger ein Rückenlehnenbeschlag zwischen einerseits dem Gelenk und der lösbaren Halteeinrichtung und andererseits einem Posterkörper der Rückenlehne angeordnet, so daß der Lehnenträger in einen unteren Arm und einen oberen Arm aufgeteilt wird. Auf diese Weise wird mit bekannten Mitteln eine individuelle Verstellung der Rückenlehne gegenüber dem Sitzbereich ermöglicht. Die Funktion des Verlagerns nach vorn ist dadurch nicht beeinträchtigt. Je weiter allerdings die Rückenlehne mittels des Rückenlehnenbeschlags nach hinten eingestellt ist, um so mehr ist das Verlagern nach vorn vorteilhaft, um den Zugang zum Raum hinter dem Fahrzeugsitz zu erleichtern.

In einer bevorzugten Ausführung ist das nicht druckfeste Zugglied ein Seil. Anhand des Seils kann die Funktion des erfindungsgemäßen nicht druckfesten Zuggliedes leicht erläutert werden. Das Zugglied kommt nur dann zur Anwendung, wenn beim Zurückführen der Rückenlehne und auch des Sitzträgers der Sitzträger in der vorn verlagerten Position bleibt, die Rückenlehne aber schon durch einen Benutzer ausreichend weit nach hinten zurückbewegt wurde. Dann strafft sich das Zugglied und bewirkt eine Mitnahme des Sitzträgers. Im normalen Gebrauchszustand des Sitzes ist das Zugglied entspannt und hat keinen Einfluß auf die Relativposition von Rückenlehne und Sitzträger. Auch beim Nach-Vorn-Verlagern von Rückenlehne und Sitzträger wird das Zugglied nicht benötigt.

In einer bevorzugten Ausführung wird als druckfestes Zugglied eine Anordnung aus zwei an sich starren Hebelarmen, die frei miteinander gelenkverbunden sind, eingesetzt. Einer der beiden Hebelarme ist an seinem freien Ende mit dem Gelenk des Fortsatzes verbunden, der andere ist an sei-

nem freien Ende an der hinteren Schwinge angelenkt. Als bevorzugt hat sich dabei ein Anlenkpunkt herausgestellt, der etwas näher dem oberen Gelenkpunkt der hinteren Schwinge als ihrem unteren Gelenkpunkt ist.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus den übrigen Ansprüchen sowie der nun folgenden Beschreibung eines nicht einschränkend zu verstehenden Ausführungsbeispiels, das unter Bezugnahme auf die Zeichnung näher erläutert wird. In dieser zeigen:

Fig. 1 eine Seitenansicht eines Fahrzeugsitzes in der normalen Gebrauchsstellung,

Fig. 2 eine Darstellung entsprechend Fig. 1, jedoch nun mit nach vorn verlagelter Rückenlehne und mit nach vorn verlagertem Sitzträger und

Fig. 3 eine Darstellung entsprechend Fig. 1, jedoch nun in einem Zwischenstadium der Rückbewegung der Rückenlehne und des Sitzträgers in die Normalposition gemäß Fig. 1.

Der Fahrzeugsitz ist in bekannter Weise an einer Boden- gruppe 20 befestigt, die unmittelbare Befestigung erfolgt über die Bodenschienen zweier Schienenpaare 22, die das Untergestell bilden. Die jeweils obere Schiene ist vorn mit einer vorderen Schwinge 24 und im hinteren Bereich mit einer hinteren Schwinge 26 verbunden, die ihrerseits an einem Sitzträger 28 angelenkt sind und wesentliche Bestandteile einer Höhenstellvorrichtung bilden. Das so gebildete Gelenkviereck ist in einem Gelenkpunkt, beispielsweise im oberen Gelenkpunkt 30 der hinteren Schwinge 26 feststellbar. Hierzu ist eine lösbare Arretiervorrichtung 31 vorgesehen. Derartige Vorrichtungen sind an sich bekannt und daher hier nicht im einzelnen gezeigt. Die Feststellung erfolgt beispielsweise über einen Zahnbogen mit entsprechend ausgebildeter Sperrklinke oder dergleichen.

Am Sitzträger 28 ist ein Lehnenträger 32 einer Rückenlehne 34 angeordnet. Die Rückenlehne 34 hat einen Polsterkörper 29. Der Lehnenträger 32 ist einerseits über ein Gelenk 36 am Sitzträger 28 angelenkt und um dieses Gelenk 36 schwenkbar, wie im folgenden noch erläutert wird, andererseits ist er über eine lösbare Haltevorrichtung 38 normalerweise mit dem Sitzträger 28 verbunden. Im gezeigten Ausführungsbeispiel wird die lösbare Haltevorrichtung einerseits durch eine Klinke, die schwenkbar am Lehnenträger angeordnet ist, und andererseits durch ein Widerlager in Form eines Stehbolzens für diese Klinke gebildet. Die Klinke untergreift normalerweise den Stehbolzen, wie dies in Fig. 1 gezeigt ist. Sie kann nach Rückwärtsschwenken vom Stehbolzen freikommen, wie aus Fig. 2 ersichtlich ist. Demgemäß kann nach Lösen der Haltevorrichtung 38 die Rückenlehne 34 um das Gelenk 36 geschwenkt werden und somit nach vorn verlagert werden.

Wird dabei gleichzeitig die Arretiervorrichtung 31 freigegeben, so kann auch der Sitzträger 28 nach vorn verlagert werden. Damit wird der Raum hinter dem Fahrzeugsitz vergrößert und der Zugang zu diesem Raum erleichtert. Die Erfindung eignet sich damit insbesondere für zweitürige Fahrzeuge, beispielsweise Coupés, die zwar Fondsitze haben, bei denen der Zugang zu den Fondsitzen aber nur über die vorderen Türen erfolgt. Das Vorschwenken von Sitzträger 28 und das Vorklappen der Rückenlehne 34 läßt sich relativ rasch durchführen, der Zugang zum Raum hinter dem Fahrzeugsitz wird also schnell bereitgestellt.

Der Lehnenträger hat einen Fortsatz 40. Er verlängert den Lehnenträger 32 über das Gelenk 36 hinaus. Im Ausführungsbeispiel liegt der Fortsatz auf der anderen Seite des Gelenks 36 als der Anlenkpunkt für die Klinke. In Normalstellung des Lehnenträgers 32, wie Fig. 1 sie zeigt, weist der Fortsatz 40 nach schräg vorn unten, etwa zur Mitte der oberen Schiene (Sitzschiene) des zugehörigen Schienenpaars

hin.

Es ist ein nicht druckfestes Zugglied 42 vorgesehen, das einerseits am Fortsatz 40 und andererseits an der hinteren Schwinge 26 angeordnet ist. Im gezeigten Ausführungsbeispiel wird das Zugglied durch zwei starre Glieder 44, 46 gebildet, die miteinander gelenkverbunden sind und von denen das eine, das Glied 44, am Fortsatz 40 angelenkt ist, während das andere, das Glied 46, an der hinteren Schwinge 26 angelenkt ist. Es greift an der hinteren Schwinge in einem Gelenkpunkt an, der im wesentlichen in der Mitte der hinteren Schwinge 26 liegt, jedoch etwas nach oben versetzt ist, beispielsweise 10 bis 20% aus der Mitte heraus. Wie Fig. 1 zeigt, ist in der Normalstellung das Zugglied 42 nicht gestrafft, sondern hat Freiraum. Die beiden Glieder 44, 46 sind nicht gestreckt. Es fehlt etwa 10 bis 40%, bevorzugt 15 bis 30% der gestreckten Länge.

An der hinteren Schwinge 26 greift weiterhin eine Zugfeder 48 an, die sich mit ihrem anderen Ende an der Sitzschiene abstützt. Diese Zugfeder 48 belastet damit die hintere Schwinge und somit das gesamte Gelenkviereck derart, daß der Sitzträger 28 gegenüber den Schienenpaaren 22 nach vorn elastisch vorbelastet ist. Wenn also die Arretiervorrichtung 31 freigegeben wird, schwenkt der Sitzträger 28 entweder allein aufgrund der Wirkung der Zugfeder 48, oder aber auch unterstützt durch eine zusätzlich eingeleitete Kraft eines Benutzers nach vorn. Dies ist aus Fig. 2 ersichtlich.

Wird ausgehend von dem Zustand in Fig. 1 die Arretiervorrichtung 31 freigegeben und gleichzeitig die Klinke der Haltevorrichtung 38 freigeschwenkt, so schwenkt die Rückenlehne 34 aufgrund einer von einem Benutzer eingeleiteten Kraft und/oder durch eine zusätzliche elastische Unterstützung nach vorn, gleichzeitig schwenkt der Sitzträger 28 ebenfalls entweder aufgrund der vom Benutzer eingeleiteten Schwenkbewegung und/oder durch die Kraft der Zugfeder 48 nach vorn, erreicht wird der Zustand gemäß Fig. 2. In diesem Zustand befindet sich der Kraftfahrzeugsitz weit nach vorn verlagert, der Raum hinter dem Kraftfahrzeugsitz ist für einen Einstieg in Fondsitze frei.

Es hat sich als vorteilhaft herausgestellt, die Betätigungen für das Lösen der Arretiervorrichtung 31 und das Freischwenken der Klinke der Haltevorrichtung 38 zu kombinieren, also mit einem einzigen Handhebel 50, der vorzugsweise im oberen Bereich der Rückenlehne 34 angeordnet ist, beide Sperrvorrichtungen, also die Arretiervorrichtung 31 und die Haltevorrichtung 38, freizugeben. Nach Loslassen des Handhebels 50 bleiben die beiden Sperrvorrichtungen wirkungslos, bis der Sitz wieder in die Normalposition gemäß Fig. 1 gelangt ist, dann rastet die Arretiervorrichtung 31 wieder ein, ebenfalls greift die Klinke wieder unter ihr Widerlager. Der Sitz ist dann wieder arretiert.

Es hat sich als vorteilhaft herausgestellt, die Rückenlehne 34 durch elastische Mittel nach vorn zu belasten. Hierzu kann beispielsweise parallel zum Zugglied 42 eine Zugfeder angeordnet sein. Es kann aber auch eine Schenkelfeder um das Gelenk 36 die entsprechende elastische Vorbelastung der Rückenlehne 34 nach vorn übernehmen.

Aus dem Zustand gemäß Fig. 2 muß der Sitz durch einen Benutzer, der die entsprechende Kraft aufbringen muß, wieder nach hinten geschwenkt werden. Der Benutzer greift dabei vorzugsweise an der Oberkante der Rückenlehne 34 an und führt die Rückenlehne wieder nach hinten. Aufgrund der elastischen Vorbelastung bleibt der Sitzträger 28 zurück. Mit zunehmendem Rückklappen der Rückenlehne 34 strafft sich das Zugglied 42, der entsprechende Zustand ist in Fig. 3 dargestellt. Von diesem Punkt an, nachdem also das Zugglied 42 gestrafft ist, bewirkt ein Rückführen der Rückenlehne 34 ein Mitnehmen des Sitzträgers 28. Dieser wird nun wieder in die Stellung gezogen, die er ausgangsmäßig hatte,

also entsprechend Fig. 1.

In Fig. 3 ist noch ein Rückenlehnenbeschlag 52 angedeutet, er ermöglicht eine Einstellung des oberhalb von ihm befindlichen oberen Arms des Lehnenträgers gegenüber dem unteren Arm und damit eine Neigungsverstellung des Polsterkörpers der Rückenlehne 34. Der Fortsatz 40 befindet sich am unteren Arm.

Als Zugglied kommt auch ein Seil in Betracht. Insbesondere hat sich als Zugglied 42 eine in ihrer Auslenkung durch eine entsprechende Maßnahme, beispielsweise eine Lasche oder ein Seil, begrenzte Zugfeder erwiesen. Sie sorgt für die schon angesprochene elastische Vorbelastung der Rückenlehne nach vorn und bewirkt die Mitnahme des Sitzträgers 28 im Rückweg aufgrund der Zugbegrenzung.

denen der eine am Fortsatz (40) und der andere an der hinteren Schwinge (26) angelenkt ist.

7. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die hintere Schwinge (26) einen unteren Gelenkpunkt, an dem sie mit dem Untergestell verbunden ist, und einen oberen Gelenkpunkt (30), an dem sie mit dem Sitzträger (28) verbunden ist, aufweist und daß das Zugglied (42) zwischen diesen beiden Gelenkpunkten angreift, vorzugsweise etwas näher dem oberen als dem unteren Gelenkpunkt.

---

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

---

#### Patentansprüche

1. Fahrzeugsitz mit einem Sitzträger (28), der einerseits über eine Höhenstellvorrichtung, zu der eine hintere Schwinge (26) gehört, mit einem Untergestell verbunden ist und an dem zum anderen ein Lehnenträger (32) einer Rückenlehne (34) angeordnet ist, der einerseits über ein Gelenk (36) am Sitzträger (28) angelenkt ist und andererseits über eine lösbare Haltevorrichtung (38) normalerweise mit dem Sitzträger (28) verbunden ist, so daß nach Lösen der Haltevorrichtung (38) die Rückenlehne (34) um das Gelenk (36) geschwenkt und so nach vorn verlagert werden kann und gleichzeitig nach Freigabe einer Arretiervorrichtung (31), die vorzugsweise der hinteren Schwinge (26) zugeordnet ist, der Sitzträger (28) nach vorn verlagert werden kann, so daß insgesamt der Raum hinter dem Fahrzeugsitz vergrößert und der Zugang zu diesem Raum erleichtert wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Lehnenträger (32) einen Fortsatz (40) hat, der den Lehnenträger (32) über das Gelenk (36) hinaus verlängert und daß ein nicht druckfestes Zugglied (42) einerseits am Fortsatz (40) und andererseits an der hinteren Schwinge (26) angreift und so ausgelegt ist, daß bei Wiederhochklappen der vorverlagerten Rückenlehne (34) das druckfeste Zugglied (42) eine Zugkraft auf die hintere Schwinge (26) ausübt und dadurch auch der vorverlagerte Sitzträger (28) mit zurückgeklappt wird.
2. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Sitzträger (28) durch ein elastisches Mittel in die vorgeklappte Stellung vorbelastet wird, insbesondere, daß an der hinteren Schwinge (26) eine Zugfeder (48) angreift, die an ihrem anderen Ende am Untergestell angeordnet ist.
3. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die lösbare Haltevorrichtung (38) eine Klinke am Lehnenträger (32) und ein Widerlager für diese Klinke am Sitzträger (28) aufweist.
4. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein Rückenlehnenbeschlag für die Neigungseinstellung der Rückenlehne (34) zwischen einerseits dem Gelenk (36) und der lösbaren Haltevorrichtung (38) und andererseits einen Polsterkörper (29) der Rückenlehne (34) im Lehnenträger (32) angeordnet ist und den Lehnenträger (32) in einen unteren Arm und einen oberen Arm unterteilt.
5. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das nicht feste Zugglied (42) ein Seil, beispielsweise ein Stahlseil ist.
6. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das nicht druckfeste Zugglied (42) eine Anordnung aus zwei für sich starren Gliedern (44, 46) ist, die frei miteinander gelenkverbunden sind und von

- Leerseite -

